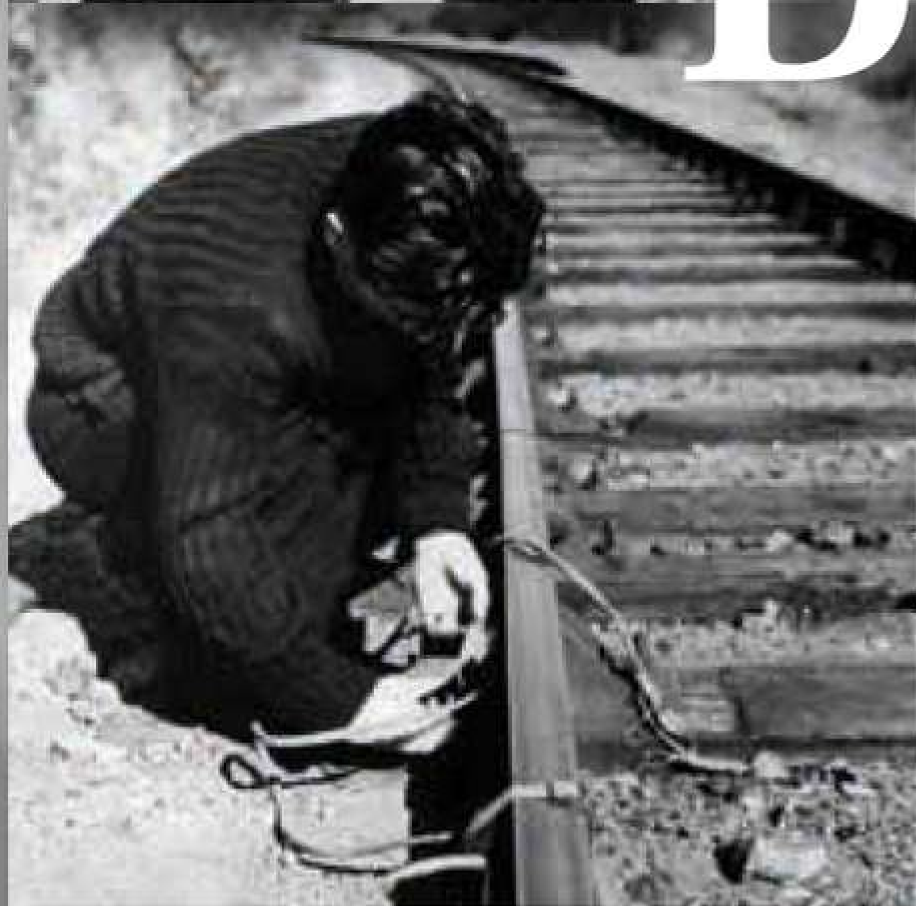








Vous ignoriez que plus de 3000 Français ont combattu, en Normandie, le 6 juin 1944 ?

Sortie : 5 avril 2019

LES FRANÇAIS DU JOUR J

Benjamin Massieu

Éditions Pierre de Taillac

SOMMAIRE

Michel Boudier, aviateur du groupe de chasse «Alsace» qui pris part à trois missions au-dessus de la Normandie le Jour J, salue ses camarades. Surnommé «Popeye», il avait fait du personnage son emblème, le dessinant sur son avion mais aussi sur tout ce qui lui appartenait, comme ici sur sa mae-west.

PREMIÈRE PARTIE
Des Français en guerre

DEUXIÈME PARTIE
Derniers préparatifs

TROISIÈME PARTIE
Jour J

00:45 - 01:30


SECTEUR : PLUMELEC, GUËHENNO, FORÊT DE DUAULT

LE PARACHUTAGE DES SAS DU 2e RCP

C'EST ENFIN LE JOUR-J, LE JOUR TANT ATTENDU QUI DOIT MARQUER LE DÉBUT DE LA RECONQUÊTE DU TERRITOIRE NATIONAL QUE BEAUCOUP DE FRANÇAIS ONT QUITTÉ IL Y A PRÈS DE QUATRE ANS. LES PREMIERS D'ENTRE EUX SERONT LES PARACHUTISTES SAS.

Les deux avions *Short Stirlin*g transportant les quatre *sticks* de parachutistes du *Special Air Service* qui se dirigent vers la Bretagne arrivent bientôt au-dessus de la France après avoir survolé les îles anglo-normandes. Ils passent non loin de Saint-Brieuc puis continuent vers le sud avant de virer brutalement vers l'ouest.

À bord, le silence règne. Chacun est perdu dans ses pensées ou pris par le sommeil. Certains somnolent. D'autres n'y parviennent même pas à cause du stress. Tous savent que la mort les attend très probablement dans quelques jours, si ce n'est quelques minutes…

Henri Déplante, se souvient :


HENRI DÉPLANTE

“ Nous reposons assis sur le plancher, entourés de sacs et de parachutes, chacun aux prises avec ses pensées… Un seul s'acharne à lire. Les dispatchers anglais sagitent trop nerveusement à mon goût autour de nous (puissent-ils accrocher correctement nos mousquetons sur le câble d'ouverture automatique !…).[1] ”

Julien Devize, note pour sa part :

« J'essaye d'imaginer ce qui nous attend, mais je ne pense à rien, je somnole. Nous avons très peu de chances de nous en sortir, mais je n'ai pas peur. Je ne sais même pas si ma femme existe encore. J'aurai fait le maximum de ce que je pouvais faire ; je n'ai aucun regret. J'aperçois à l'autre bout de la carlingue, par-dessus des corps gisant dans l'ombre, la figure de Paulin éclairée par une petite lumière falote ; il me regarde ; je lui envoie par signes, en morse, le prénom de sa femme, une charmante Anglaise qu'il a laissée à Bristol. Il me répond O.K avec un large sourire. Quelqu'un regarde par un hublot et annonce que nous sommes au-dessus de la terre ; nous somme en France. En France ! Pas de DCA, pas de chasse ennemie, traversée sans anicroche, une véritable croisière. »[2] »



Julien Devize

Après 1 h 30 de trajet, les avions arrivent en vue de la première *drop zone*. L'ordre de se tenir prêts retentit. Marienne et ses hommes[1] se lèvent pour exécuter la manœuvre répétée un nombre incalculable de fois à l'entraînement. En rang derrière leur chef, ils se concentrent, ajustant une dernière fois telle sangle, vérifiant que tel accessoire est bien présent et bien accroché. Aujourd'hui, cela tient plus du rituel que de la réelle vérification… mais sait-on jamais ! Puis chacun accroche l'anneau de son SOA (système d'ouverture automatique) à la barre sur laquelle il va coulisser jusqu'à la baignoire, la fameuse trappe de saut par laquelle il faudra s'élancer. Dans le choc du saut, la sangle du SOA déploiera automatiquement le parachute.

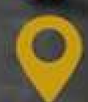
Le saut ne s'effectue pas en franchissant la porte de l'avion mais à travers une trappe dans le plancher et surnommée « baignoire ».

Il est bientôt 00h45. Les avions réduisent leur vitesse et descendent à une centaine de mètres d'altitude. Le *stick* Marienne approche de sa zone de largage. Les portes de la baignoire sont ouvertes. Tous attendent le signal. La lumière rouge vire soudain au vert. Marienne et ses hommes se jettent dans le vide les uns après les autres en passant par la trappe prévue. Peu après, chaque parachute s'ouvre automatiquement dans une forte secousse sèche. Chaque para dégrafe alors son *kit-bag* qui pendra en-dessous de lui durant toute la descente.



La résistance locale n'a pas été informée de ce largage *blind*. Pour des raisons de sécurité, personne ne devait être au courant de l'opération. Néanmoins, les messages codés émis par la BBC et annonçant l'imminence de l'invasion ont mis les différents groupes en alerte. Le colonel Morice, chef des FFI du Morbihan tient donc une réunion avec son état-major à Saint-Aubin, à seulement 5 km du lieu de largage du *stick* Marienne. Certains résistants aperçoivent les parachutistes durant leur descente. En effet, suite à une erreur de navigation, le lieute-

1. *Il s'agit du* stick *Pierre 1 composé du lieutenant Marienne, du sergent-chef Raufast, du sergent Louis, des caporaux Bouétard et Krysik ainsi que de l'équipe radio composée du sergent Jourdan, de Etrich et de Sauvé. Le capitaine membre du SOE, a été affecté au stick dans le but de prendre contact avec La résistance.*



Les Bostons volent au plus près des vagues.



LE GROUPE *LORRAINE* RÉPAND SES RIDEAUX DE FUMÉE

TANDIS QUE LEURS CAMARADES DES AUTRES ARMES APPROCHENT DE LA CÔTE, LES AVIATEURS DU GROUPE *LORRAINE* S'APPRÊTENT EUX AUSSI À ENTRER EN SCÈNE.

À 3 h 30, le lieutenant-colonel Fourquet-Gorri, commandant du *Lorraine*, réunit tous les équipages pour les derniers ordres. Il n'y aura que trois membres d'équipage par avion car le mitrailleur de ventre ne servira à rien au ras des vagues et avec les fumées qui seront émises. Enfin, il faudra être très attentif à la mer. En volant si bas, à seulement 15 mètres d'altitude, avec en plus une légère brume, il serait fâcheux d'être surpris par les vagues et de s'abimer en mer.

Il est maintenant 4 h 15. Les *Boston* britanniques du *Squadron 88* commencent déjà à décoller. Les Français du *Lorraine* s'équipent et attendent leur tour tandis que les mécaniciens procèdent aux dernières vérifications sur leurs appareils. Pendant ce temps, une foule d'avions atterrit. Ce sont des *Dakota* et des *Stirling* qui ont déversés leurs cargaisons de parachutistes en France. D'autres paras attendent leur tour sur la piste en ciment.

Claude Troupel se prépare à décoller comme tous ses camarades désignés pour cette mission à haut risque :

« Vers 5 heures, mise en route des moteurs, l'équipage prend sa place dans le Boston III. Chacun d'entre nous est complètement isolé dans sa cabine, seule la radio nous relie. J'étais le navigateur-bombardier assis dans le nez transparent du Boston III. Je n'avais

pas beaucoup de chances de survivre en cas de pépin car ce nez ne résistait pas au choc. L'évasion hors de la cabine était possible par la trappe d'accès sous le ventre de l'avion, mais le vent de la course me précipiterait dans les hélices. Danger surtout pour cette mission de percuter de plein fouet la surface de la mer. J'avais l'habitude et je ne pensais à aucun de ces dangers. ❞


CLAUDE TROUPEL

À 5h31 du matin, le premier appareil du « Lorraine » décolle. Il s'agit de celui du commandant, le lieutenant-colonel Fourquet-Gorri avec le lieutenant Hennecart et le sergent-chef Delfau, dont le Boston « B » décolle suivi de l'équipage de son ailier, avec à bord Martin, Marcassuset et Leneindre.

Tout le Lorraine est présent sur la piste pour assister aux départs de ce jour historique, du mécanicien au pilote, du spécialiste au secrétaire. Ceux qui resteront sur la piste aujourd'hui ont le cœur serré, à la fois parce qu'ils ont conscience de ce grand jour et parce qu'ils enragent de ne pas y prendre part.Vient le tour du Boston baptisé « Ville de Cherbourg » et de son équipage composé d'Émile Allegret, François Sommer et Henri Soulat.

François Sommer se souvient :

❝ ***C'est à nous.***
Dans la pénombre, on nous fait signe de la main.
Décollage dans le petit matin sombre, nous commençons par sauter un peu dans les rafales au sol. Puis, de gros nuages noirs, très bas, nous obligent à faire quelques brusques changements de route et à nous faufiler entre des grains opaques.
J'ai encore le temps avant la côte anglaise, et je repasse dans ma tête, pour me "mécaniser", tous les détails de ce rôle nouveau pour nous, qui va nous conduire tout à l'heure au-dessus des rivages de France, au moment même où les Alliés vont tenter d'y pendre pied. ❞


FRANÇOIS SOMMER

Les équipes décollent les unes après les autres, avec les dix minutes d'intervalle prévues entre chacun d'eux. À 6h04, c'est au tour de la dernière paire. Paul Lambermont en fait partie :

❝ ***Plus lentement que d'habitude, je mets soigneusement mon harnais de parachute. Je vérifie mon gilet de sauvetage... Je contrôle mon micro et l'arrivée d'oxygène à mon masque... La trappe de l'avion se referme... Les moteurs tournent déjà. Assis sur mon dingby, je déploie mes cartes. Le mécano lève les deux pouces en l'air.***
— Parés ?
— Enlevez les cales !
Le Boston Q gagne rapidement l'entrée de la piste. Les gaz poussés à fond, l'avion s'arrache de la piste... Sous les ailes, la campagne anglaise défile à plus de 400 km/h. En vingt minutes à peine, nous atteignons la mer. ❞


PAUL LAMBERMONT

À bord, tout est silencieux, personne ne dit mot. Les premiers avions sont arrivés au-dessus de la mer vers 05h50 et ont commencé à descendre à cinquante pieds, lentement.

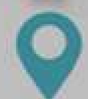
Les premiers navires apparaissent, puis les vastes convois qui couvrent la mer et se dirigent vers la Normandie. Des fusées de reconnaissance permettent aux uns et aux autres de se reconnaitre et d'éviter de malheureux tirs amis. François Sommer raconte :







Opération Smoke Screen. *Le groupe* Lorraine *répand son rideau de fumée devant Utah Beach.*



SECTEUR : OMAHA BEACH

Les barges qui se dirigent vers Omaha Beach *passent devant le croiseur* Georges Leygues.





Les croiseurs *Georges Leygues* et *Montcalm* bombardent les défenses ennemies

Face à Omaha Beach, les deux croiseurs français attendent patiemment leur heure aux côtés des navires américains. Le temps demeure couvert et une brise d'Ouest soulève contre le courant un clapot qui ne facilite pas l'opération qui va s'enclencher dans quelques minutes.

Les objectifs de chaque navire ont été bien définis. Le *Georges Leygues* doit tirer avec ses canons de 152 mm sur une croupe dominant la vallée de Colleville où se trouvent divers points de défenses allemands, blockhaus et nids de mitrailleuses. Le *Montcalm* doit pour sa part se concentrer sur divers objectifs autour de Port-en-Bessin. Avec ses canons de 90, il doit arroser la plage et réduire au silence des canons allemands situés dans le secteur de Port-en-Bessin et qui ont la plage du débarquement à leur portée. Tous les bâtiments doivent ouvrir le feu à H-40, l'heure H étant celle du débarquement sur la plage. Les navires devront ensuite soutenir cette progression des troupes en ouvrant le feu sur les cibles désignées par un observateur qui accompagnera les unités de l'Armée à terre.

Le jour commence à se lever. La terre est déjà bien visible et les marins distingue dans leurs jumelles les clochers pointus qui apparaissent au-dessus des falaises. À bord du *Montcalm,* dans son télépointeur, le capitaine de corvette Lorain cherche à repérer ses objectifs. Il a déjà calculé ses hausses et pourra tirer sans voir mais il aimerait pouvoir reconnaître les gerbes de ses tirs afin de rectifier le cas échéant.

La zone grouille d'embarcations de transport et de bâtiments de toutes sortes et de toutes tailles. Les vagues successives d'engins d'assaut sont en train de se former.

Beaucoup de marins français sont étonnés que les Allemands n'aient toujours pas ouvert le feu sur l'armada qui se présente face à eux. La réponse arrive à 5h35.

Pierre Larripa, à bord du *Montcalm*, raconte :



Pierre Larripa

« *Nous voyons monter deux fusées : une rouge et une blanche. La nuit se dissipe, nous voyons très bien la côte. L›alerte vient d'être donnée, aussitôt les batteries adverses «crachent» sur nous, le* Texas *est touché à l'avant. Nous voyons très bien les flammes sortir de la bouche des canons. Et, à chaque fois chacun de penser : où va-t-il tomber ? Les camarades qui sont au Central, dans les soutes ou aux machines ont quelque raison d'être inquiets. Ne voyant rien, mais par contre entendant parfaitement les explosions anormalement amplifiés par les ondes contre la coque, ont à chaque fois l'impression que nous allons sauter.*

***Sur le pont milieu je suis aux premières loges sans avoir cette sensation d'insécurité de ceux des soutes et des machines. La réponse à la flamme de départ n'est jamais longue « un craquement sec ! une gerbe !...et ce n'est pas pour cette fois ! » Les destroyers, le* Georges-Leygues, *l'*Arkansas *ripostant aussitôt. Mais nous, nous attendons l'heure H, c'est-à-dire 5 h 50 même si une batterie ouvre le feu sur nous.* »**



À bord du Montcalm.

Ces gerbes qui éclatent autour des navires français et américains sont celles des obus tirés par les canons de la batterie de Longues qui manquent leur but de peu. L'origine des tirs est rapidement localisée en raison des lueurs de départ des coups. Les canons de 152 du *Georges Leygues* ouvrent donc le feu sur la batterie à partir de 5h37, suivis par ceux de l'*Arkansas.* Difficile de savoir si les coups touchent leur but mais la batterie se tait pour quelques instants.

Les barges transportant les troupes de la première vague d'assaut doivent accoster sur la plage à 6h30. Il est 5h50 soit H – 40. Les deux croiseurs français pointent alors leurs canons vers les objectifs prévus.

À 6h05, la batterie de Longues se remet à tirer sur l'*Arkansas* et le manque de peu. Les bâtiments français sont aussi ciblés mais le *Montcalm* est plus mal ajusté et les coups destinés au *George Leygues* tombent sur son arrière. Ce dernier réplique aussitôt et fait de nouveau taire la batterie.

Les hommes du n° 4 Commando se lancent à l'assaut de Ouistreham.

La *troop 8* du commandant Lofi, épaulée par une moitié de la section *K-Gun,* s'engage la première en direction du parc du « château » d'où chaque section partira à l'attaque des positions allemandes du *Wn 10*.

La 2e section du lieutenant Hulot ouvre la voie avec la sous-section Klopfenstein suivie de la sous-section Sénée :



Jacques Sénée

« Nous partons – encore un champ de mines, aussi inoffensif que le premier. Au moment où je vais franchir la grille du parc, une explosion me jette à terre, Guyader, à dix pas derrière moi, est également renversé ; nous nous relevons indemnes. Mazéas conduisant sa troop se trouvait à notre hauteur – il est mis hors de combat. […]
Ma troop est à peine engagée dans le parc que, touché de plein fouet, le clocheton de la villa s'écroule dans un bruit assourdissant. Des obus explosent dans les arbres, des balles sifflent. Nous atteignons la sortie, à cent mètres, de l'autre côté d'un champ, nous apercevons notre route. La section Bagot en tête, toute la troop se rue en avant.
Voici enfin la route. Toujours aucun blessé. La chance est une garce qui nous veut du bien. »

De chaque côté, les commandos scrutent avec méfiance les villas où peuvent se cacher de nombreux snipers allemands. Le lieutenant Hulot raconte dans son rapport :



Lieutenant Hulot

« Montean, Reiffers et Lesca, vont fouiller les villas bordant la mer. Aux clôtures des jardins entourant les villas, les fameuses pancartes «Achtung Minen» A ce moment une bombe de mortier tombe au milieu de la sous-section Klopfenstein. Le troop leader arrivant à cet instant, se précipite au secours des blessés, suivi des hommes de la sous-section Sénée. »

La section Sénée s'arrête au premier carrefour pour observer les environs avant de le franchir. Soudain, un sifflement caractéristique se fait entendre. Des obus de mortiers commencent à pleuvoir. L'un d'eux tombe en plein milieu de la sous-section Klopfenstein, blessant ce dernier et plusieurs de ses hommes. Le second-maître Jean Létang est très grièvement blessé. Des éclats ont fait exploser ses grenades qu'il portait à la ceinture. Un trou béant au bas ventre, il ordonne pourtant à ses camarades de le laisser et de continuer leur route. Les brancardiers vont venir s'occuper de lui d'un instant à l'autre et il préfère que ses camarades quittent se coin trop dangereux. Il meurt peu après des suites de ses blessures.

Peu après, des prisonniers allemands arrivent par la route. L'un deux parvient à tromper la vigilance de ses gardiens qui l'avaient fouillé trop négligemment. Le prisonnier sort une grenade de sa manche et la jette vers les commandos blessés. Aucun n'est tué mais ils reçoivent des blessures supplémentaires. La réponse de Klopfenstein ne se fait pas attendre. Celui-ci se dresse et vide le chargeur de sa mitraillette *tommy-gun* dans le torse de l'Allemand.



Un blessé est évacué sur une civière. À droit de la photo, on reconnaît le commando français Guy Laot de la troop 8.

Pendant ce temps, le groupe mené par André Bagot est tombée à 200 mètres d'un nid de résistance allemand très sérieusement défendu. Lofi, qui aperçoit des Allemands en train de quitter la zone, lance une manœuvre d'encerclement par les sous-sections Chausse et Bagot.

Le nettoyage effectué, Bagot rejoint Sénée dont la sous-section a été sérieusement réduite par les tirs de mortiers allemands. Ils empruntent le boulevard du maréchal Joffre, parallèle à la mer, section Hulot en tête suivie de la section Bagot. Cette dernière finit par la dépasser et se scinde en deux groupes qui vont aller nettoyer les bords de la plage tandis que la section Chausse progressera le long du boulevard.

Alexandre Lofi raconte :



Alexandre Lofi

“ Bagot installa prudemment sa section pour l'assaut […] Je plaçai Hulot en réserve avec la sous-section de Chausse sur le flanc gauche du blockhaus, et avec une énorme détermination Hulot tenta d'y pénétrer en jetant des grenades en direction des tranchées. Chausse en position sur le flanc gauche ouvrit le feu avec tout ce qu'il pouvait, mais malgré toute l'efficacité de ses tirs, comme les grenades de Hulot, le blockhaus demeura intact et les Allemands décuplèrent leur tirs contre nous .”

L'accrochage est violent. Les commandos français sont attaqués par les Allemands à coup de canon anti-char. Ils tentent tant bien que mal de répliquer à l'aide de leur lance-roquettes





La mission accomplie, l'équipage de la corvette
La Renoncule *pose pour la postérité devant* Utah Beach.

comme nous l'avons déjà dit, minoritaires. Deux d'entre eux prennent pourtant part à cette opération : Félix Jaquemet et Jacques Joubert des Ouches.

Félix Jaquemet est un pilote expérimenté, déjà breveté avant-guerre et cité en 1940, qui a longtemps œuvré dans la Résistance intérieure avant de quitter le territoire, la Gestapo à ses trousses. Passé par l'Espagne, il a connu les geôles de Franco puis a rejoint le Maroc où il a réintégré l'aviation puis le groupe *Berry*.



Jacques Joubert des Ouches, pilote du groupe de chasse Berry.

Jacques Joubert des Ouches est quant à lui fils de général, né à Meudon et a passé une partie de son enfance au Maroc, où son père était en poste. Étudiant à Paris, il s'était engagé en février 1940 comme élève pilote de chasse et faisait partie du groupe d'une centaine d'élèves et moniteurs de l'école de pilotage de Morlaix ayant quitté la France à bord du langoustinier *Le Tréboulisté* sous la direction d'Édouard Pinot, leur commandant. Il a été l'un des premiers à rejoindre la France libre et a pris part aux opérations de Dakar, est passé par Douala puis est revenu en Angleterre. Affecté successivement à plusieurs *squadrons* de la *Royal Air Force*, il a notamment participé au raid de Dieppe le 19 août 1942. Promu lieutenant, il a été affecté contre son gré à l'école de pilotage de Meknès au Maroc en novembre 1943, mais bien décidé à reprendre le combat, il a rapidement obtenu d'être muté au groupe de chasse *Berry* qui était alors en formation à Alger et avec lequel il est revenu en Angleterre début 1944.

Lorsqu'il décolle au matin du 6 juin 1944, Jacques Joubert des Ouches est donc un pilote expérimenté, totalisant 220 heures de vol et 160 missions offensives. Ayant déjà orné sa croix de guerre de cinq palmes à seulement 24 ans, il était le digne héritier de son parrain, l'as de 14-18 Henri Roget, compagnon de Nungesser et de Coli, qui avait déclaré lors de son baptême : « *Jacques sera aviateur.* »

Après leur traversée de la Manche, le groupe entame sa patrouille au-dessus du secteur compris entre Saint-Vaast-la-Hougue, La Hague, la Pointe de la Percée et la côte est du Cotentin[127]. Le lieutenant Joubert des Ouches est chef de patrouille dans la section du capitaine Perdrizet, à l'extérieur du dispositif par rapport à la côte. Le groupe survole le secteur en direction du nord-nord-ouest depuis 45 minutes lorsqu'à 10 h 05, le lieutenant Joubert de Ouches annonce par radio que, par suite de troubles moteur, il sera peut-être obligé de sauter en parachute. Le capitaine Guizard, qui commande la patrouille, lui donne l'ordre de retourner à la base avec son coéquipier. Joubert semble essayer de faire redémarrer son moteur dont s'échappe bientôt une traînée de fumée blanche. Il annonce par radio qu'il va essayer de rentrer, mais voyant qu'il ne parvient pas à faire repartir son moteur, il signale qu'il va sauter en parachute.

Son coéquipier Félix Boyer de Bouillane raconte dans son rapport :

❝ *Nous étions alors à une hauteur de 2 500 pieds ; mais son appareil commençait à perdre de l'altitude. Comme j'étais près de lui, je pus le voir distinctement ouvrir le « hood »*



Félix Boyer de Bouillane

et accomplir les différentes opérations qui précèdent le saut. Sa vitesse baissait rapidement, et bien que j'eûs réduit au maximum, je commençais à le distancer ; aussi, comme c'était là la seule méthode, je fis rapidement un virage serré, mais ensuite je cessai de le voir à travers les nuages qui couvraient environ les quatre cinquièmes du ciel. Je piquai dans l'espoir de le revoir au-dessous des nuages ou à la surface de la mer. L'ensemble ne dura pas plus de deux minutes et le dernier point où je le vis était à environ 2 miles au nord de Saint-Marcouf[XXV]. Environ 3 minutes après le dernier message du lieutenant Joubert, le capitaine Guizard l'appela sur Bouton-C mais ne reçut pas de réponse. Je patrouillai à une hauteur d'environ 1 000 pieds sur le secteur où, d'après mes estimations, il devait se trouver. »



Jacques Joubert des Ouches sur son chasseur Spitfire.

Après 15 minutes de recherches, le lieutenant Boyer de Bouillane ne remarqua qu'une tache noirâtre sur la mer et une sorte de triangle jaune-orange, à environ 5 miles sur le parallèle de Saint-Vaast. Le sergent-chef Bonjean n'aperçoit pour sa part qu'une tache verdâtre semblable à la teinture fluorescente qui se libère lorsque le gilet de sauvetage *Mae-West* est immergé dans l'eau. Ce seront les derniers signes probables de son appareil et de son parachutage en mer. Le corps de Jacques Joubert des Ouches ne sera jamais retrouvé.

Dans sa dernière lettre à ses parents le 5 juin, il avait écrit :

XXV. En réalité, il écrit dans son rapport « Saint-M…….. » mais il y a peu de chance pour que ce soit autre chose.

La frégate *La Surprise*, aux ordres du commandant Levasseur, poursuit son escorte depuis son départ de Portsmouth dans l'après-midi du 5 en tant qu'éclaireur du groupe n°18. À 11 heures, le 6 juin, le navire pénètre dans les chenaux dragués au voisinage de la côte française. À bord, l'aspirant Cauvin se souvient :



Gérald Cauvin

« *Au matin, en pénétrant dans un chenal dragué au voisinage de la côte française, on aperçoit l'épave en feu d'un LCM, véritable danger pour la navigation, qu'on coule au canon. De nombreuses épaves jalonnaient d'ailleurs le chenal 5 du secteur Gold que nous suivions.* »

Il est 11h48 lorsque la première barge abandonnée en feu est coulée par *La Surprise*, suivie d'une autre barge à 12h50. Enfin, à 13h30, la côte de France apparaît à approximativement 15 miles. Le matelot Jean-Raymond Le Dévoré raconte.



Jean-Raymond Le Dévoré

« *Devant nous les cuirassés et croiseurs lourds avec leurs grosses pièces d'artillerie, tirent contre la terre, qui ne répond pas. Des milliers d'avions (chasseurs et bombardiers) nous survolent par escadrilles. C'est formidable et impressionnant de voir tous ces avions voler au-dessus de nos têtes dans un vrombissement infernal. A côté de nous, plus près de la côte, des barges et des cargos déversent leur matériel roulant et leurs troupes vers les plages, sous la protection de l'artillerie de plusieurs centaines de navires de guerre.* »

À 14h10, le chef de groupe rend sa manœuvre indépendante et signale « Merci ». La mission est terminée. À 16h, *La Surprise* va mouiller près du *HMS Bulolo*, bâtiment du commandant en chef des forces navales du groupe G, à environ 4 milles dans le 330 de la Pointe de Ver. Tout s'est déroulé comme prévu.

Gérald Cauvin raconte :



Gérald Cauvin



Le 6 juin 1944 à bord de La Surprise.

« *Les navires chargés de l'appui feu se déchaînent et on entend le vrombissement de gros obus qui passent au-dessus de la frégate. En tant qu'escorteur, nous ne participons pas au tir contre la terre, mais voyons les barges se jeter sur les plages, sous le feu des batteries allemandes, la densité humaine dans l'eau et à terre est incroyable et nous pensons avec émotion au sacrifice de ces hommes qui tombent pour la délivrance de notre Pays.*

Au mouillage devant Asnelles, près d'Arromanches, en attente des ordres, le spectacle est grandiose mais nous sommes surpris, dans ce secteur, par l'absence de menaces aé-

la Surprise



Arromanches
6 juin 1944

À bord de la frégate La Surprise, *le commandant Levasseur, à droite avec ses jumelles, observe la côte française. De gauche à droite. À côté de lui, l'enseigne de vaisseau Jean Burel et l'aspirant Gérald Cauvin.*

LE PREMIER LIVRE SUR LES 3000 COMBATTANTS FRANÇAIS DU 6 JUIN 1944

On l'oublie très souvent, mais les hommes du Commando Kieffer ne sont pas les seuls Français à avoir pris part au Débarquement de Normandie.



Le 6 juin 1944, 38 parachutistes français sautent sur les arrières de l'ennemi ou sont déposés par planeurs. À l'aube, 177 fusiliers marins commandos posent les premiers le pied sur la plage de *Sword beach* tandis que sur mer, douze navires français, avec à leurs bords plus de 2600 marins, participent aux escortes et au bombardement des défenses côtières. Dans les airs, 227 aviateurs français sont engagés dans des missions de chasse aérienne, de bombardement ou de dépôt de rideaux de fumée pour camoufler l'armada.

Au total, ce sont **plus de 3000 militaires français** qui prennent part aux opérations du 6 juin et plus de 20 000 durant la bataille qui suit.

15 de ces Français perdent la vie le Jour J, et plusieurs centaines dans les combats des semaines qui suivent.

Ce livre, fruit de **découvertes inédites** dans les archives militaires françaises et britanniques, archives privées et souvenirs des témoins, **dévoile pour la première fois l'ampleur de la participation française à l'opération *Overlord*.**



Historien, Benjamin MASSIEU étudie la Seconde Guerre mondiale et particulièrement l'histoire de la France Libre et de la Libération. Auteur notamment d'une biographie de Philippe Kieffer saluée par la critique (*Philippe Kieffer, chef des commandos de la France Libre*, 2014) et récompensée par la médaille de l'Académie de marine, le prix « Beau livre » de *Marine & Océans* et la mention du jury du prix littéraire de la Résistance, il publie aujourd'hui, au terme de deux années de recherches, cet ouvrage inédit sur la participation française aux opérations du 6 juin 1944.



Prix : **24,90€**
Format : **17,5 x 23,9 cm**

Nombre de pages : **320**
Couverture : **cartonnée**

Diffusion : **Cap Diffusion**
Distribution : **MDS**